Chemins de fer. N° 4 210

CORRESPONDANCE, ETATS, etc.,

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

Bibliothèque, Le Séminaire de Québec, 3, rue de l'Université, Québec, A. QUE.

BIBLIOTHEQUE S.M.E. 1964 Séminaire de Québec

Copie des minutes du bureau reçues de M. Chapman.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Le 2 mai, 1854, M. Peto fut présent à une assemblée du bureau de Londres, à laquelle sir C. S. Roney était présent.

M. Peto alors soumit l'état suivant touchant la position financière de la compagnie, et l'avancement projeté des ouvrages, lequel rapport ayant été pris en considération, il fut ordonné qu'il fût entré dans les minutes.

Etat soumis par M. Peto, et auquel il est référé plus haut.

Le coût tel que mentionné dans le contrat pour compléter les lignes de chemin de fer depuis St. Thomas jusqu'à environ cent milles du côté ouest de Toronto, après déduction du paiement fait jusqu'au 24 mars, 1854, *mais sans inclure les dépenses sur la ligne depuis Montréal jusqu'à Portland*, mais incluant deux années d'ouvrage au pont, sera de £4,850,000.

BIBLIOTHEQUE S.M.E.

Pour rencontrer cette somme il y a

Deniers en caise	286,500	
Balance des versemens dus sur la série " A"	2,096,060	
Bons, série " B"	1,811,500	
Bons réservés	280,000	
		4,474,060
Devant être pris dans les actions B		£ 375,840

Cela donnera à la compagnie 875 milles de chemin de fer terminés dans la partie qui paie le mieux, pourvu du matériel, et fait voir que 335 milles ne sont pas achevés, disons,

113 milles en bas de St. Thomas,
50 " Grande Jonction,
72 " à l'ouest de Toronto,

235 milles pour lesquels on peut prendre a même les actions versées de la série B, et de la balance réservée pour les chemins de Québec et Richmond, et du St. Laurent et de l'Atlantique.

£3,406,000 des £4,850,000 devront être réalisés en octobre, 1855, et la balance en octobre 1856.

Les £3,406,000 seront rencontrés par

Deniers en caisse	£286,500	
Balance des deniers devant provenir de 5 demandes de versemens dans la série A	1,700,000	
Vente des débentures provinciales,	905,750	
Débentures des compagnies	513,750	
		3,406,000

Il restera après octobre 1855 :

Balance des contracts		1,444,000
" demandes de versemens A	396,060	
" Bons de la compagnie B	392,000	
Bons réservés	279,200	
Actions payées	376,740	
		1,444,000

BIBLIOTHEQUE

Pour faire face aux besoins de la ligne depuis Montréal jusqu'à Portland, il y a les bons du St. Laurent et de l'Atlantique, et la souscription de Guelph et Toronto.

Pour exécuter ce qui est mentionné plus haut, il sera nécessaire au gouvernement du Canada d'autoriser ses agents à Londres de vendre les bons de la province, et d'en appliquer les produits aux paiement des certificats, et aussi d'accorder plus de temps aux entrepreneurs pour compléter les 235 milles, et pour donner de la valeur aux actions. Les entrepreneurs doivent mettre entre les mains de Messrs. Baring et Glyn, d'ici au 1er janvier, 1856, tous les bons de la compagnie reçus en paiement, et toutes les actions payées d'ici au 1er janvier, 1857.

9, Grande rue St. George, Westminster,
30 *janvier*, 1855.

Messieurs,—Nous prenons respectueusement la liberté d'attirer votre sérieuse attention sur la situation embarrassante dans laquelle nous nous trouvons comme entrepreneurs des travaux sur le grand tronc de chemin de fer du Canada, provenant de l'état financier de la compagnie.

Il sera admis, nous pensons, que jusqu'à ce jour nous avons énergiquement poursuivi la grande entreprise dans laquelle nous sommes engagés, et que nous n'avons rien épargné pour la conduire à une heureuse issue. Il est inutile de rappeler à votre mémoire les difficultés et les évènements fâcheux que nous ne pouvions ni prévoir ni contrôler, qui ont amené cet état de choses. C'est plutôt pour constater que de même que jusqu'à ce jour nous n'avons pas reculé devant les sacrifices que l'état des temps nous a imposés, de même nous n'avons quant à ce qui reste à faire ni l'intention, ni le désir de ne pas remplir les obligations que nous avons contractées, et que nous voulons au meilleur de notre habilité, et à quelque prix que ce soit, exécuter fidélement.

D'un autre côté nous croyons que nous avons droit de demander à la compagnie qu'elle prenne en considération avec justice et équité toutes les difficultés qui nous environnent, et d'implorer au nom de l'intérêt de toutes les personnes intéressées la co-opération raisonnable dont nous pourrions avoir besoin pour repousser ou amoindrir ces difficultés et nous mettre en état d'obtenir un résultat heureux.

Vous n'ignorez pas que dans ce projet originaire pour mettre à exécution l'entreprise combinée au moyen de laquelle les avantages d'une communication parfaite de chemin de fer devaient être assurés à la province du Canada, on calculait sur certaines ressources au moyen desquelles ces grands travaux devaient s'effectuer.

Entr'autres choses, une somme de £837,600 fut réservée, lors de la formation de la compagnie, pour les intérêts de chemin de fer en Canada, comme une faveur pour les personnes ayant droit d'en profiter, et avec l'entière confiance qu'elles l'accepteraient promptement.

Nous avions tout-à-fait droit de supposer et nous avons supposé que ce montant qui, au temps de l'émission de la série A des bons et actions, aurait été (s'il n'eut pas été réservé) pris librement par les souscripteurs en Angleterre, serait prêt et disponible pour les fins de l'entreprise.

De fait il n'a été pris aucune partie de cette réserve, et par suite du malheureux changement des circonstances qui arriva avant que le choix fut fixé, il devint impossible de se procurer des souscripteurs à cette réserve en ce pays. Voici conséquemment ce qui établit une grande déduction dans les moyens financiers de la compagnie.

De nouveau dans le progrès de l'entreprise il devint évident qu'il était nécessaire afin d'amener le chemin de fer de Montréal à Portland en bon état d'opération de faire un grande dépense sur cette ligne, et pour cet ouvrage ainsi

que pour d'autres, dont nous n'avons retiré personnellement aucun avantage, et de étendue des quels nous n'avions aucune idée, une somme de £800,000 a été dépensée au-delà de ce qui était destiné à cette fin, créant ainsi une autre déduction à ce montant, dans le fonds qui était destiné à la construction des ouvrages compris dans notre contrats.

Nous ne nous plaignons pas des dépenses, qui étaient certainement judicieuses par rapport a l'entreprise générale, mais si on refère à notre memorandum sur lequel l'arrangement du 2 mai dernier entre vous—les représentants du bureau du Canada alors à Londres et nous mêmes, était basé, on verra qu'il était destiné à faire et que de fait il fesait partie du projet financier alors soumis par nous, exposant que si on demandait des ressources pour la ligne entre Montréal et Portland, on devait employer d'autres fonds que ceux sur lesquels nous comptions ; et dans la circulaire aux actionnaires, conforme à l'arrangement pris alors, il était claiment établi qu'en considération de ce que les entrepreneurs poursuivaient les ouvrages activement les bons provinciaux B seraient disposibles pour les fins de ces ouvrages. Conséquemment quand on découvre qu'un montant presqu'égale à tous les bons émis a été dépensé pour des objets étrangers à nos contrats et à ceux de MM. Gzowski et cie., nous nous croyons justifiables d'appeler l'attention sur ce fait comme rendant compte en grande partie de la difficulté financière qui est survenue et comme une explication des motifs sur lesquels nous nous appuyons pour vous faire cette demande.

Bien plus par la loi qui régle les opérations de la compagnie, les demandes de versements sur la serie A des actions et des bons ne peuvent être faites qu'à des montant fixes et à des intervalles limités, et l'effet de tout ceci est que la valeur des ouvrages faits pour lesquels paiement est dû aux entrepreneurs, a surpassé et excède maintenant de beaucoup le fonds disponible pour la limider.

En cet état de choses nous avons été formellement informés que les traites de la compagnie en notre faveur pour les ouvrages faits ne peuvent pas être acceptée, et le montant des certificats qui n'est pas tiré ne peut pas être payé ; et nous devons supposer que les autres montants qui nous sont dûs pour travaux exécutés subiront le même sort.

Ce ne sera certainement pas sans sujet d'étonnement ou de plainte si devant de pareilles circonstances nous nous trouvons forcés de jetter un coup d'œil sur notre position, et de vous demander l'appui et la co-opération que vous pouvez accorder équitablement et légitimement.

Nous n'oublions ou ne désirons pas perdre de vue l'engagement que nous avons pris relativement à la série B des bons et actions, tel que modifié par les arrangements faits subséquemment.

Mais nous nous permettons de vous rappeler premièrement, que conformément aux arrangements pris le 2 mai dernier, nous ne sommes aucunement en défaut quant à l'acceptation des bons et des actions de la série B ; et deuxièment, qu'à raison de l'appropriation d'un montant si considérable, pour les fins auxquelles il a été déjà fait allusion, nous n'avons de fait retiré aucune avantage de l'émission des bons provinciaux B autorisée par l'acte récent du parlement canadien.

Notre position actuelle brièvement résumée est celle-ci ;

Il nous est dû en certificats incluant ceux pour le mois courant de janvier, £546,000. Nous possédons en actions de la compagnie environ £300,000, et à cette somme doit être ajoutée la valeur de notre matériel en Canada et des travaux à Birkenhead, construits expressément pour cette entreprise, ainsi que la valeur de l'ouvrage fait mais non encore certifié, se montant en tout à une somme très considérable et pour laquelle nous n'avons encore rien reçu en retour. Dans le fait, sur les travaux de la ligne de Québec et Richmond, nous avons éprouvé une perte positive d'au-dessus de £100,000, et nous sommes justifiables de dire, touchant l'entreprise généralement qu'en conséquence du prix élevé des matériaux, ainsi que de la main d'œuvre et du fret, sans compter les pertes que nous avons pu éprouver en recevant une partie

de nos paiements et bons et actions de la compagnie au lieu d'argent comptant que l'espérance que nous avions de réaliser un joli profit au moyens de notre contrat est sérieusement et irréparablement diminuée.

Quels arrangements devraient être faits pour faire face aux paiements qui nous sont actuellement dûs, ou pour pourvoir à la liquidation des montants qui seront certifiés à l'avenir, telle est la question à laquelle nous demandons une réponse immédiate, et nous vous prions vivement de prendre en considération la conséquence inévitable qui s'en suivrait si un tel arrangement n'était pas fait, et les conséquences désastreuses pour la compagnie si des efforts énergiques ne sont pas faits pour la faire sortir de la position dans laquelle elle se trouve maintenant.

Quant à nous, nous sommes entièrement prêts à nous tenir à l'arrangement fait le 2 de mai, et remplir sous tous rapports notre partie de cet engagement, et nous comptons de votre part sur de semblables dispositions qui vous feront prendre les mesures qui, à votre jugement, pourraient être les mieux calculées à produire les objets en vue.

Si ces objets sont réalisés, nous entreprenons et nous nous engageans à compléter, équiper de matériel, et ouvrir pour le trafic dans l'automne de cette année les sections depuis Montréal jusqu'à Brockville, et depuis Québec jusqu'à St. Thomas; et l'espace depuis Brockville jusqu'à Toronto, dans l'automne de 1856.

Je suis, messieurs,
Au nom de mes associés et en mon nom,
Tout à vous bien sincèrement,

S. MORTON PETO.

Aux directeurs du chemin
de fer du grand tronc du Canada,
Old Broad Street,
London,

(Copie.)

9 Great George street,
Westminster, 2 *février* 1855.

A Thomas Baring, écuyer M. P.,
George Carr Glyn, écuyer, M. P.

Chers messieurs,—Nous avons pensé que comme agents de la province du Canada, vous vous croiriez tenu d'exposer au gouvernement que vous représentez les vues que vous entretenez sur la condition dans laquelle se trouve actuellement le chemin de fer du grand tronc; et pour vous mettre en état de connaître nos arrangemets, nous pensons qu'il est de notre devoir de vous écrire explicitement à ce sujet.

Nous n'hésitons pas à prendre avec vous l'engagement, que si l'aide provinciale de £900,000 nous est accordée pour assurer l'entreprise de la compagnie, nous livrerons cet automne à la circulation le chemin de Montréal à Brockville, et aussi la ligne de Québec à St. Thomas vers le même temps.

Nous nous engageons aussi à ouvrir la ligne de Brockville à Toronto, (faisant tonte la longueur de Montréal à Toronto, sauf toujours le pont Victoria), dans l'automne de 1856.

La ligne de Québec à Richmond est ouverte comme vous le savez, la durée du contrat pour cette ligne était jusqu'à décembre 1855. Nous avons ici anticipé le temps d'une année.

Nous proposons que l'aide de la province soit donnée jusqu'à la concurrence de £900,000, ou 50 pour cent sur chaque certificat pour travaux, y compris le contrat de MM. Gzowski et cie., de Toronto à Stratford, les dits certificats devant être depuis le 1er janvier 1855.

Nous sommes pour recevoir sur nos contrats 50 pour cent du produit des bons de la province, et 50 pour cent des bons B., etc., précisément tel que proposé dans l'état du 2 mai, et suivant l'état transmis au bureau du grand tronc. Avec ces moyens, nous mettrons dans nos contracts assez d'autres capitaux pour nous mettre en état de compléter la ligne aux époques fixées, et vous remarquerez que ces époques sont en avance de celles de notre contrat du 1er juillet 1857.

Je suis, chers messieurs,
Au nom de mes associés et en mon nom,
Votre dévoué,

(Signé,) S. MORTON PETO.

LONDRES, 16 février 1855.

(Double.)

MONSIEUR,—En notre qualité de directeurs nommés par la province du Canada dans le bureau des directeurs de la compagnie du grand tronc du chemin de fer du Canada et comme membre des maisons qui agissent ici comme les agents du gouvernement, nous croyons qu'il est à propos pour nous et peut-être agréable pour vous, que nous vous fassions connaître la position actuelle et l'avenir de la compagnie.

Votre prédécesseur sait que ce fut à la demande de la personne qui représentait ici le gouvernement du Canada alors, qu'en 1853, nous acceptâmes la charge que nous remplissons aujourd'hui au bureau des directeurs. Nous fûmes induits à le faire sur la représentation que le gouvernement désirait nos services dans cette capacité et il nous confirma dans l'impression que le parachèvement de la ligne de chemin de fer en contemplation était un ouvrage destiné à être d'un avantage incalculable pour la province. Nous sentîmes qu'en nous joignant ainsi à la direction nous contribuerions au succès de la souscription, jusqu'à la concurrence au moins de l'influence que le public attache à la coopération de nos maisons, et que nos maisons respectives placeraient des montants considérables de leurs capitaux dans une entreprise où d'autres personnes s'embarqueraient en voyant nos noms à la tête de la liste. Nos maisons respectives se portèrent donc souscripteurs pour un nombre considérable d'actions, avec la conviction que ce serait indubitablement un placement profitable ; mais nous devons dire que nous fûmes principalement si non entièrement induits à agir ainsi, et à prendre une part dans les opérations de la compagnie, sous l'impression dans laquelle nous étions que cette démarche de notre part serait agréable au gouvernement et avantageuse à la province, et nous devons ajouter, en réponse à ce qui s'est passé dans le corps législatif, que nos souscriptions n'ont pas empêché que des parts aient été données à tous ceux qui en demandaient et dont l'addition au corps des propriétaires aurait été un avantage pour la compagnie. Nous croyons que la marche que nous avons adoptée a été avantageuse à l'entreprise, et nous ne voyons pas de raisons pour changer d'opinion, quant aux avantages que les parties intéressées retireront de ces travaux, si l'on prend les moyens convenables de les terminer.

Diverses circonstances se sont réunies pour créer des difficultés dans les arrangements financiers de la compagnie. Les changements de l'état de paix à l'état de guerre, de l'état d'abondance à l'état de gène sur le marché monétaire, de l'activité de la spéculation au doute et à l'incertitude dans l'esprit des capitalistes et des financiers, suffiraient seuls en grand partie pour expliquer les changements d'aspect ;—mais à cela il faut ajouter le déficit dans les souscriptions prises en Canada. D'après le prospectus, il était réservé pour £837,600 en parts et en débentures pour les actionnaires des compagnies de chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique et de Québec et de Richmond lors de l'union et pour les por-

teur de bons de la compagnie du chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron. On n'a pas profité de cette réserve et lors que la période fixée pour le choix a été expirée en Canada, les actions étaient ici au-dessous du pair. La compagnie fut donc frustrée de l'espoir de ponvoir réaliser ce montant considérable. En sus de cela un montant considérable d'actions payées de la compagnie du Grand Trone, provenant de l'union des diverses compagnies a été transmis du Canada à Londres pour être vendues et par une baisse forcée dans les prix a empêché cette compagnie de réaliser le montant des actions qui n'était pas encore souscrites ou qui étaient forfaites dans la série A, et rendait en même temps la série B inutile pour le paiement des entrepreneurs.

Ces circonstances défavorables n'ont pas empêché, suivant les rapports reçu par la compagnie, la continuation active des travaux en Canada. Sur ce point toutefois, c'est à vous, monsieur, que nous en référons, puisque vous avez à votre portée les témoignages sur lesquels vous pouvez former votre opinion ; mais nous pouvons ajouter que nous avons été témoins de ce côté-ci de l'Atlantique des préparatifs dispendieux qui ont été faits par les entrepreneurs pour le prompt et heureux achèvement de leurs travaux. Sous ce rapport donc tout semblerait satisfesant ; mais cette promptitude même et cette énergie ont été une source de difficultés pour la compagnie, parceque le paiement des ouvrages exécutés est, vu la rapidité avec laquelle ces ouvrages ont été faits, devenu dû avant l'entrée graduelle des fonds composant l'actif de la compagnie. En même tems il fallut faire des dépenses bien au-delà de nos calculs sur la ligne de l'Atlantique et du St. Laurent. Cette dépense, il parait, était urgente et devait procurer de grands avantages, mais elle a absorbé une partie des moyens que la compagnie aurait pu employer pour faire face à d'autres obligations.

D'un autre côté les demandes de versemens faites par la compagnie aux actionnaires de la série A l'ont été avec toute la promptitude autorisée par le prospectus ou même aussi vite que pouvait le permettre le marché monétaire avec garantie de paiement, et les demandes continueront à être faites de la même manière. Nous sommes heureux aussi de pouvoir dire que les versemens ont été faits avec la plus grande ponctualité, qu'ils ont même été anticipés dans plusieurs cas, et nous pouvons nous féliciter de ce fait, parce qu'il donne la meilleure preuve de la manière judicieuse avec laquelle ont été réparties les actions de la compagnie. Il est néanmoins évident pour nous que la série B des actions et bons de la compagnie est à présent sans utilité comme ressource pécuniaire, soit pour les entrepreneurs soit pour la compagnie. De fait l'appréhension où l'on est sur le marché qu'on tentera de les réaliser, affecte d'une manière préjudiciable le prix des actions A. Si la compagnie exerçait maintenant son droit de payer les entrepreneurs avec ces effets, le mal serait beaucoup plus grand ; les entrepreneurs ne pourraient les revendre et on mettrait en risque le paiement des versements futurs de la série A. En attendant on pourrait obtenir d'autres fonds en anticipation des versements futurs, et du produit futur de la série B, si la continuation active des travaux en Canada était un objet d'importance non seulement pour les entrepreneurs et la compagnie, mais aussi pour la province elle-même. Ce sera au gouvernement du Canada à apprécier l'importance que la législature attache à cet objet, mais il nous semble que des raisons de justice et d'expédience rendent absolument nécessaire une nouvelle aide provinciale.

Il paraîtrait juste d'accorder à cette compagnie la même aide qui a été accordée à d'autres compagnies, et d'augmenter l'émission de débentures provinciales en sa faveur jusqu'à 50 pour cent sur le montant dépensé sur toute la ligne de chemin depuis St. Thomas jusqu'à Stratford, à part la dépense pour le pont. Si les calculs qui nous sont soumis sont corrects, ils justifieraient une augmentation dans l'émission de débentures en faveur de la compagnie au montant de £1,263,500 sur les dépenses faites et prévues, se montant ensemble à £6,750,000. M. Peto, par

une lettre qu'il nous a adressée le 2 du courant, et dont une copie est ci-incluse, garantit de la part des entrepreneurs que le chemin sera terminé jusqu'à Toronto avant la fin de l'année 1856, si la garantie provinciale accordée à cette compagnie est augmentée de £900,000. Avec cette aide additionnelle, nous avons toute confiance que la compagnie et les entrepreneurs pourront terminer les travaux projetés d'une manière satisfesante dans le délai fixé, et peut-être avant ; sans cette aide nous doutons beaucoup si les souhaits de tous s'accompliront aussi promptement.

La garantie de la province nous semble placée au-delà de tout risque par le fait qu'elle possède le premier droit sur les recettes et la première hypothèque sur le chemin, et cette garantie sera plutôt augmentée et rendue meilleure par ce prêt additionnel qu'en laissant la ligne incomplète ou en en différant l'achévement en n'accordant qu'une moindre subvention.

Nous avons examiné attentivement si cette addition projetée à l'émission de bons provinciaux, opérerait désavantageusement pour les actionnaires de la série A, car vis-à-vis d'eux c'est non seulement le dévoir, mais aussi le desir de tous ceux qui ont quelque contrôle sur ces opérations de maintenir la foi la plus inviolable. Mais leurs intérêts sont identifiés avec le parachèvement heureux et certain de la ligne, et ils retireraient des avantages d'un dévelopement plus prompt des retards et des délais. Ils retirent des avantages du retrait même temporaire de la série B, des actions et bons de la compagnie, tandis que si l'émission de bons provinciaux met la compagnie en état de canceller le montant de £837,500, en bons et actions, auquel il a déjà été fait allusion, et dont partie est privilégiée, ils obtiendront ces avantages sans une augmentation équivalente des obligations de la compagnie.

La question comme vous pouvez bien vous le figurer a captivé notre attention la plus sérieuse. Le parachèvement et le succès de ces grands travaux sont tellement important pour tous les intéressés qu'il est tout-à-fait inutile pour nous d'insister auprès du gouvernement du Canada, sur l'importance qu'il y a à mûrement considérer les moyens propres à obtenir ces résultats, et tout en nous soumettant avec déférence à la supériorité de votre jugement, nous avons cru qu'il était de notre devoir de vous exposer l'opinion que nous nous sommes délibérément formée sur le sujet.

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

THOMAS BARING,
GEO. C. GLYAN.

A l'Honorable M. Cayley,
Inspecteur-général, etc., etc.,
Québec.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Dt. **Etat général du COMPTE DU CAPITAL, en sterling, 20 déc. 1854.** **Av.**

	Dépensé du 1er juillet au 31 déc. 1854.	Avant le 30 juin 1854.	Dépense totale jusqu'au 31 décembre 1854.			
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.		£ s. d.	£ s. d.
Voir extraits.				Par capital provenant des actions		
Dépenses préliminaires—				Actions de la compagnie du		
Grand Tronc	.....	1722 13 3	1722 13 3	St. Laurent, montant reçu à		
Toronto et Guelph	.....	8660 18 10	8660 18 10	compte de ces actions	195360 19 2	
Toronto et Kingston	.....	954 4 2	954 4 2	Toronto et Guelph, do do	119228 3 0	
Montréal et Kingston	.....	3040 8 3	3040 8 3	Québec et Richmond, do do	293690 3 1	
Grande Jonction	.....	285 10 10	285 10 10	Grand tronc do do	904240 0 0	
Travaux d'ingénieurs	1867 16 4	40785 0 6	42652 16 10			1512519 5 3
Travaux et voie permanente	48028 8 2	878847 5 10	926875 14 0	Capital provenant des débentures		
Stations, édifices et bureaux	13831 2 2	57421 14 1	71252 16 3	Débentures de la cité de	102739 14 6	
Annonces et impressions	298 3 2	2793 0 9	3091 3 11	Montréal.....		
Locomotives	29375 6 11	73031 1 10	102406 8 9	Island Pond do ..	90000 0 0	
Chars des marchandises	5984 19 4	42630 7 8	48615 7 0	Comp. des terres A. B., do ..	20547 18 11	
Chars de passagers	1790 7 7	13647 18 9	15438 6 4	Séminaire de Montréal do ..	20547 18 11	
Autres effets	4322 12 11	1871 14 10	6194 7 9	Québec et Richmond do ..	100000 0 0	
Dépenses générales, Canada, et				Gouvernement do St. Laurent.	467500 0 0	
intérêt sur emprunts	7212 2 7	129570 15 5	136782 18 0	Grand tronc do, No. 1,		
Do Londres	2470 7 2	8046 5 10	10516 13 0	£583970 0 0		
Télégraphe électrique	312 9 0	3330 8 6	3642 17 6	Do do No. 2, .. 741390 0 0	1325360 0 0	
Travaux—						2126695 12 4
Toronto et Sarnia	276765 8 7	363397 2 2	640162 10 9	Par compte d'emprunt	.....	983500 0 0
Montréal et Toronto	811353 0 0	589424 19 5	1400777 19 5			
Québec et Richmond	166326 0 0	537337 3 7	703663 3 7			
Québec et Trois Pistoles	150738 0 0	63171 19 10	213909 19 10			
Pont Victoria	156000 0 0	57020 13 8	213020 13 8			
Exploration, L'don et Stratford	.....	2056 19 5	2056 19 5			
Terres et dommages aux terres	5819 6 9	751 8 11	6570 15 8			
Montants portés ci-contre ...£	**1682495 10 8**	**2879799 16 4**	**4562295 7 0**	**Montant porté ci-contre...**	..... **£**	**4622714 17 7**

8

Dt. **Etat général des comptes du capital.—(*Continuation.*)** **Av.**

Dr. Etat général des comptes du capital.—(*Continuation.*) Av.

	Dépensé du 1er juillet au 31 déc., 1854.	Avant le 30 juin 1854.	Dépense totale jusqu'au 31 décembre 1854.			
	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.		£ s. d.	£ s. d.
Montant rapporté	1682495 10 8	2879799 16 4	4562295 7 0	Montant rapporté	.....	4622714 17 7
Bateaux à vapeur de traverse...	6986 6 0	4109 11 10	11095 17 10			
£	1689481 16 8	2883909 8 2	4573391 4 10			
Balance au crédit du compte de capital	.....	.....	49323 12 9			
		£	4622714 17 7		£	4622714 17 7

Bureau du comptable en chef, Montréal, 20 février 1855.

BENJ. HOLMES, Vice-Président.

Contresigné, W. H. A. Davies, Comptable en chef.

COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Dr. Balance générale 30 décembre 1854. **Av.**

		£	s.	d.			£	s.	d.
Deniers en main, en Canada	£ 6722 12 10				Balance du compte du capital		49323	12	9
Do. Londres	134737 9 3				Balance au crédit du compte de revenu—				
		141460	2	1	Trafic en 1853	£11439 1 4			
Débentures en main, cité de Toronto	£82191 15 7				Semestre expiré le 30 juin 1854	13903 5 4			
Do. do. Atlant. et St. Laurent	99452 1 2				Do. le 31 décembre 1854	30779 16 9			
		181643	16	9			56122	3	5
Billets recevables en main		20384	8	9	Fonds de réserve des entrepreneurs		75185	12	6
Compte d'échange et commissions, &c.		8784	8	2	Fonds des salaires des entrepreneurs		25667	11	9
Premium sur comptes de débentures		104762	10	0	Billets payables		128305	13	4
Compte de débentures provinciales		486500	0	0	Lettres de change tirées et non échues		965502	7	10
Comptes des dettes pour fret, &c.		34524	3	6	Montants dus à divers individus		19377	16	4
Balance du compte d'intérêt		224496	11	2	Montants dus aux entrepreneurs		119230	12	3
Paiements faits aux entrepreneurs, à compte		22542	6	6	Montants mis en compte mais non payés		7589	12	10
Balance due par divers individus		10440	18	3					
Balance au crédit de la comp. de l'Atlant. et du St. Laurent		172288	13	1					
	£	1407827	15	3					
Provisions en main	£15925 1 2								
Combustible	22552 3 7								
		38477	4	9					
Sterling	£	1446305	3	0	Sterling	£	1446305	3	0

BENJ. HOLMES,
Vice-président.

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,
Bureau du principal comptable,
Montréal, 20 février 1855.

Contresigné,

W. H. A. DAVIES,
Principal comptable.

Principal comptable.

LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Dr. Compte du revenu pour le semestre expiré le 31 décembre 1854. Av.

Depenses.		Sterling.	Recettes.	Sterling.
		£ s. d.		£ s. d.
Pour les locomotives	Extrait L	25159 11 9	Pour 141,550 passagers de 1ère classe et 19,109 de 2e classe	35110 6 8
Pour l'entretien de la voie et des bâtisses	" M	14673 18 11	Pour baggage	89 5 6
Pour frais de marchandises	" N	16885 15 1	Pour 150,430 ton. de marchandise	59389 8 3
Pour frais de voiture	" O	6184 0 10	Pour malles	3339 2 4
Pour frais généraux	" P	1738 9 9	Pour exprès	714 13 11
Pour frais de Télégraphe	" Q	229 16 0	Pour louage d'engins et de chars	1333 17 2
Pour compensation pour pertes, etc.		670 0 9	Pour rentes	589 17 10
Pour la traverse de Longueuil		2520 12 4		
Pour la traverse de Québec		393 16 7		
Pour taxes		1330 12 11		
	£	69786 14 11		
Balce. portée au crédit du compte du revenu pour le semestre		30779 16 9		
	£	100566 11 8	£	100566 11 8

BENJ. HOLMES,
Vice-président.

Bureau du principal comptable de la compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Montréal, 20 février 1855.

Contresigné,
W. H. A. DAVIES,
Principal comptable.